

CELSTOR



人間がこの地上につくり出した機械のなかでも、自動車ほど愛されてきたものは、
おそらくそうはいはずです。自動車と人間は、寄り添うようにして
現代の文明を築き上げてきました。世界の国々では独自のクルマ文化や生活様式が花開き、
各地で開催されるモータースポーツはファンを熱狂させてやみません。
一方で、自動車のもたらした文明、文化の光が眩く、輝かしいほど、その影の部分も
深く濃くなってきたようです。環境や社会に対して自動車もたらす影響について、
これまで以上に注意深くなければならない、と思います。

とくに高級車と呼ばれるクルマほど、この問題を意識する必要があるのではないのでしょうか。
なぜなら、人々の憧れと尊敬を集めてはじめて高級車なのですから。
高級車は、ただ単に高価、豪華なだけのクルマではないのですから。
自動車がこれからも最も人間に愛される機械であり続けるために、
一台のクルマにできることをどこまで自覚して、自らの使命として考えられるか。この点にこそ、
これからの「高級」が問われるべきだとセルシオは考えます。

。千と一思ふ、つるささるるの影意主の土以てをけこ

・千鳥大塚のすぐそばにあり、最高10.5mのこ





すべては信念から始まる。

セルシオには、そのクルマづくりのあり方をエンジニアたちが確認しあうための言葉があります。

ひとつは「YETの思想」です。「YET」とは、「AかつB」の「かつ」を表現したものです。

相反する事項、AとBを、その一方を犠牲にすることなく

徹底的に追求して、両立させることを意味します。

そして、ここにもうひとつ、「源流主義」と呼ばれる考え方があります。

それは、相反する事項を両立させていくときに、小手先だけの結論を自らに禁じ、

クルマづくりの原点にまで遡って、最も根本的な解決を図るという姿勢です。

こうしたクルマづくりは、効率やコストを考えた場合、

とても贅沢であり、ときに非常識に見えることもあるかも知れません。



もちろん、実用性や経済性が第一に求められるクルマもあるでしょう。

しかし、そうしたクルマのためにも、

ただひたすらクルマの可能性に挑戦し続ける存在が必要なのです。

セルシオ。思想的にも技術的にもつねに指標となるべく宿命づけられた

このクルマの行方を導くのは、たった二つの、合い言葉なのです。



セルシオの終りなき道。

どこまで進めるのか。それはまだどんなクルマも走ったことがない道です。
その道の先に見えるものさえあれば、どんな困難も乗り越えられるし、逃うこともない。

そう信じて、理想に向かって、ただ走り続けるのです。

自らに一点の妥協も許さず、どこまでも完全なクルマを求める日々。

そこでは、数え切れないほどの、対話と磨削がクルマと交差します。

基本設計、シミュレーションによる検証、試作車によって際限なく繰り返されるテストドライブ、
そしてまた設計。このクルマの開発には近道はありません。ある意味で効率という考えも
意味をなくす仕事です。もちろん、コンピュータの計算容量は飛躍的に増大しました。

計測技術の精度をそのまま生産技術の精度へ導けるようにもなりました。しかし、

セルシオというクルマは、そこに投入された技術が高ければ高いほど

思いが深くなればなるほど、欲深くその先へ進もうとします。

セルシオは、けっして同じ場所にはとどまりません。

変わらないのは、最高であり続ける意志だけです。



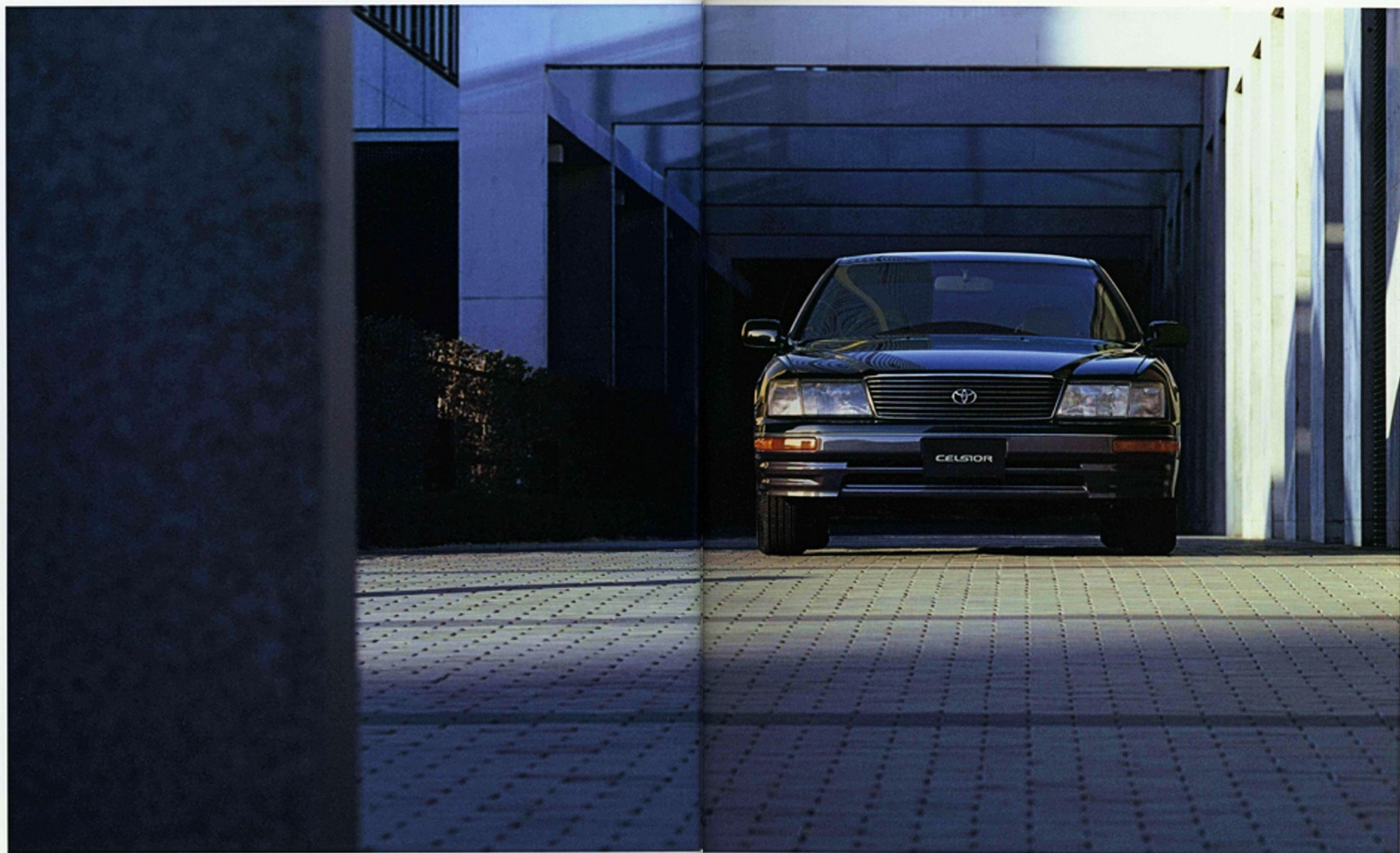


Photo: C1社様、本平社様、データアーセン(株)P.L.O.)ーモンP.G(SN)のボデーカラーはオアシス。



Photo: C仕様、本車仕様、ダークグリーンマイカP1Q、トーンダグG(6N9)のボデーカラーはイブロン。



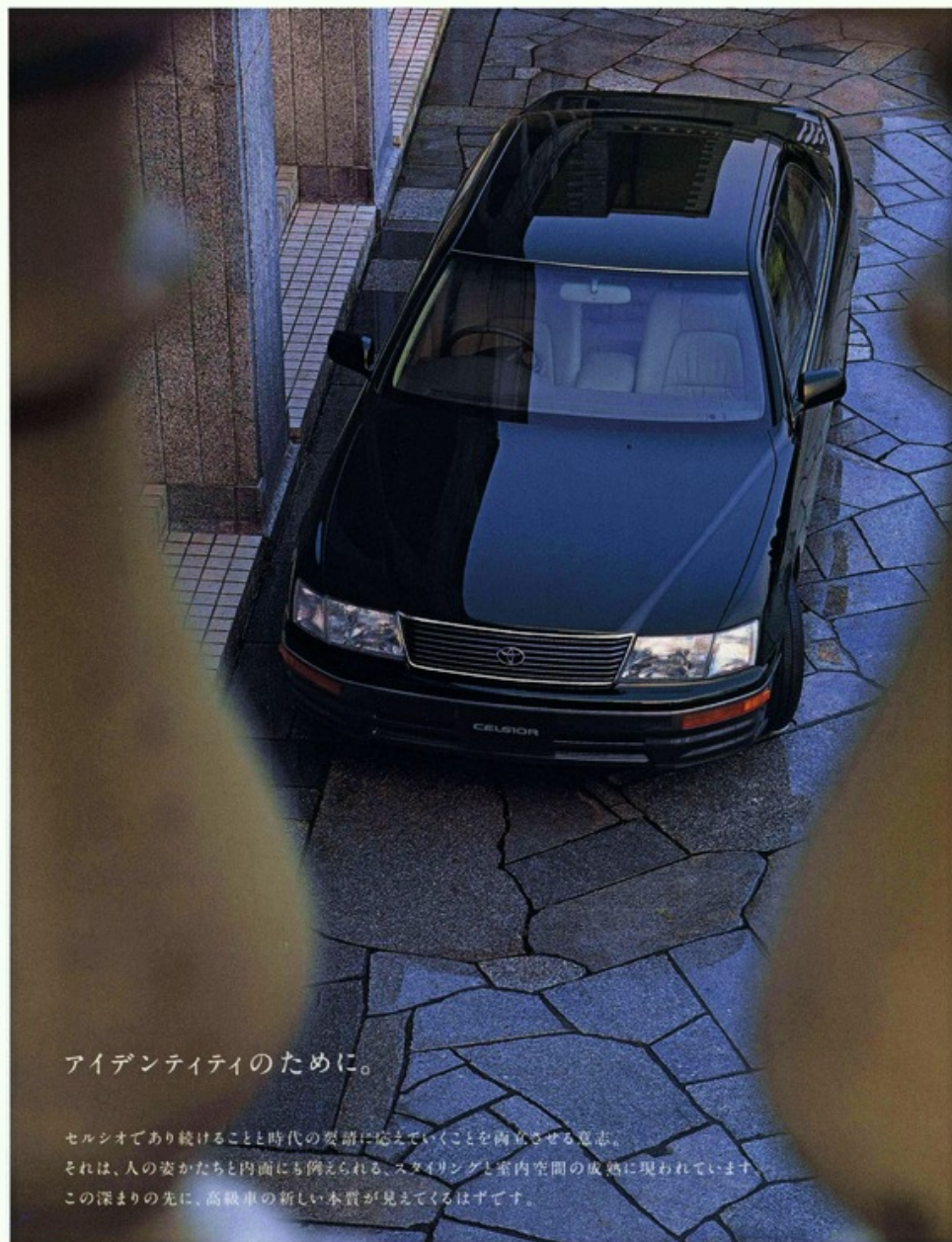
Photo: C仕様、ボデーカラーはホワイトパールマイカ（メタリック）。



PhotoC仕様の計器盤。内装色はアイボリー。本車仕様はオプション。エレクトロマルチビジョン（GPSナビゲーション付）とセレンシオスーパーライプサウンドシステム（システム）はセットでオプション。
 ※寒冷地仕様車、スノーパッケージ装着車はアクセルペダルの形状が異なります。■写真は機能説明のために各ランプを点灯したものです。実際の走行状態を示したものではありません。



Photo: C仕様の室内。内装色はアイボリー。本車仕様はオプション。エレクトロマルチビジョン(GPSナビゲーション付)とセルシオ・スーパーライズサウンドシステム(システム)はセットでオプション。
■写真は機能説明のためにボデーの一部を切断したカットモデルです。



アイデンティティのために。

セルシオであり続けることと時代の要請に応じていくことを両立させる意志。それは、人の姿かたちと内面にも備えられる、スタイリングと室内空間の成熟に現われています。この深まりの先に、高級車の新しい本質が見えてくるはずです。

フォルムは、すべての性能の表現であるべきです。

セルシオは変わらない。その表現としてのスタイリング。

フォルムは、セルシオのすべてを語ります。最高であり続けるという、セルシオの変わらぬ姿勢の表現です。細部を見れば、きめ細かな変化はあります。その変化のひとつひとつが、全体像としてみたときに、アイデンティティをさらに強めるように作用する造形。それは、外形に新たに求められた諸性能をフォルムに刻みながら、セルシオ誕生以来、脈々と流れるデザインポリシーを貫くことから得られました。



CD値0.28。究極の空力フォルムにあふれる、高級車としての存在感。

空気抵抗は、燃費、静粛性、車両安定性、操縦安定性などに大きく影響します。そのため、基本性能として空気に優れたデザインは不可欠です。セルシオは、端正で prestige 感にあふれたフォルムを理想に描きながら、風といかに親密になるかを極限まで追求。アンダーボデーの空気流にも細心の注意を払いました。ドアミラーは、鏡面を20%拡大しながらも、ドアミラーによる空気抵抗を70%低減させています。すべての表面に、風との対話から生み出された美しさが宿っています。



空力試験はデザイン作業の一環でもあります。デザイナーは風の流れを観察し、流線を見ながらサーフェスの位置、曲率、曲線の造りを位づけていきます。1/15スケールのモデル、そしてフルサイズスケールモデルと実車を組み重ねた品案、4ドアモデルとしては世界最高水準の空気抵抗係数(CD値)0.28を達成しました。



人間の心理を基準にした室内。

室内に開放感をもたらすのは、単なる広さではありません。

セルシオは、室内の広さのためにクルマのサイズを大きくするという選択肢を選びません。

パッケージングの効率をいかにして究極まで高めるか。工夫によって数値以上に広さを感じさせることはできないのか。

このような課題を立てて、外形をサイズアップすることなく、室内をさらに快適にできることを証明しました。

例えば、ホイールベースの拡大に加えて、フューエルタンク周辺の最適レイアウトなどの工夫を積み重ね、リヤ席の前後スペース(フロント席とリヤ席のヒップポイント間)を70mm*拡大する。

また、ドアガラスを外へ出すことで、室内幅を25mm*拡大させる。そしてさらに、ドアトリム上部の形状をフロント席ショルダー部からインストルメントパネル部にかけて外へラウンドさせることによって、

運転席、助手席まわりに大幅に広さ感を出していく。その一方で、操作パネルのリーチは近づけても、それが圧迫感をあたえないよう、パネルをスラントさせて開放感を高める。

このように、様々な視点から室内のすみずみまできめ細かな心配りを徹底して、

セルシオの名にふさわしい、くつろぎの空間を創造しました。 *図表を参照。



様々な分野の技術が結集された、収納の知恵。

見えない部分の工夫を積み重ねることで、収納スペースを大きくとることが可能となりました。

例えば、CDオートチェンジャー配置を可能にしたグラブボックスの大型化には、

エアコンの小型化などによるインストルメントパネル内部のスペース効率の追求が貢献しています。

セルシオの室内収納スペース^{*}は、従来型車の約2.5倍の容量を獲得しました。^{*}グラブボックス、コンソールボックス



グラブボックスは上下2段式とし、上段にはCDオートチェンジャーを収納^{*}するほか、サングラスやカセットなどの小物が収納できるスペースも確保。下段は収納物を優しく保護する植毛付とした。(全車に標準装備)

^{*}CD11枚、計1枚。
A仕様のセルシオ・スーパーライズサウンドシステム(システム)装着時。

CDオートチェンジャーや

ファーストエイドキットの収納をキャビン内に

移動し、ツールケースの設置位置を見直して

470 Lものラゲージルームの容量を実現

(VDA法、Fパッケージ装着車を除く)。

荷物の積み降ろしに最適な開口部形状の追求や

ラゲージドアに中間でも止まる機構を採用して、

雨天時の使用性を高めるなど、セルシオに

ふさわしい配慮を施しています。



シートアンダートレイ(助手席)。
販売店装着オプションのファーストエイドキットを収納できます。
(全車に標準装備)



セルシオのツールケースは、カセット式のビルトインツールケース。ラゲージルームの右奥に設置しました。ワンタッチ操作で簡単に着脱できます。
(全車に標準装備)



良好な視界と造形美を両立させること。

大きなクルマは運転しにくいという一般論。

運転者がリラックスする要因を分析すると、視界の良否が大きな割合を占めます。そして、

サイズの大きな高級車ほど、運転者に良好な視界を確保することが難しい課題となるのも事実です。

セルシオは、運転者に余計なストレスを極力与えないために、

造形上の美しさと良好な視界を高い次元で両立するデザインを追求しました。



運転席から見て、車両前縁を視認しやすいように
内形デザインを追求しました。



運転席からの視線で磨き込んだ、セルシオのフォルムです。

エッジを立てたシャープなフロントフェンダートップによって、車両前縁を分かりやすくしました。

また、リアフェンダーとトランクエッジのデザインを工夫し、さらに

バックウィンドウガラスの下端を下げることで、後退時の車両後端の確認もより容易にしました。

さらに室内空間の拡大にともなう、サイドウィンドウガラスの面積を大きくとり、

一段と良好な左後方視界を実現。室内の開放感も高めました。



人と社会と調和するために。

「走る」「曲がる」「止まる」。

この単純で基本的な機能の中にこそ、社会や環境への優しさを実現していくこと。

それがセルシオの基本性能を貫くコンセプトです。



高性能という言葉が意味すること。

環境への配慮。それも高級車に必要な性能とお考えください。

高級車の動力性能はまず、ゆとりあるパワーや滑らかな加速感を実現しなければなりません。

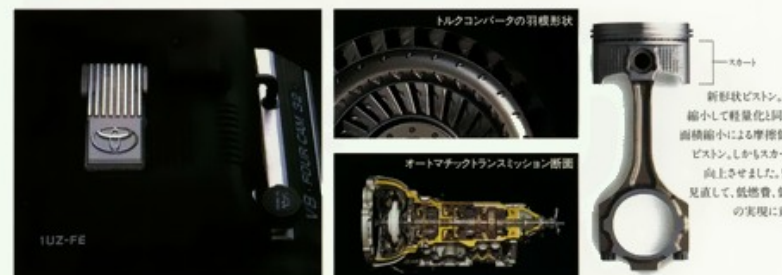
そして、その走りの味わいは損わずに、省燃費を同時に達成している必要があります。もしそうでなければ、

大排気量エンジンは社会に容認されないでしょう。この点は、これから的高级車の性能を見極める、

最も重要な視点になると考えます。その意味で、セルシオは、エンジン・駆動系のきめ細かな見直しはもちろん

110kgにもおよぶ軽量化*など、様々な角度からこの課題に対する答えを見つけ出しています。

セルシオにとっての性能とは、社会との共生を第一に踏まえたものなのです。 *C12機での従来型車比。



セルシオは、走りの充実と低燃費を両立させました。

エンジンではまず、数字だけでなく、実感できるほど性能を向上させること。そして、

燃費を極限まで追い求めること。この2つを実現するためにエンジン本体の軽量化を図る試み。加えて、

今度はその軽量化とは相反する静粛性、信頼性の確保という、数多くの相反事項を両立させる

開発に成功しました。この高い完成度の4リッターV8エンジンとオートマチックトランスミッション

ECT-iとのインテリジェント総合制御が滑らかな、意のままの走りを実現します。

また、トルクコンバータ内のオイル流れを数値解析し、羽根形状を最適な曲面にすることで省燃費に大きく寄与。10・15モード燃費8.0km/ℓという4リッタークラスでは世界最高水準の低燃費を実現しています。

さらに、アクセルペダルについても、その形状から踏み込んだ時の重さのフィードバックまで

きめ細かく検討を進めました。高級車にふさわしい、重厚な走りを

アクセルワークからも感じていただけたと思います。

基本性能の高さが、安全性能を問う尺度です。

予防安全(アクティブセーフティ)の視点から磨き上げた、サスペンション&ステアリングです。

快適な乗り心地は、疲れにくい運転環境のためにもどうしても実現しなければなりません。

乗り心地を左右するのは、路面からの衝撃を吸収してボデーに伝えない柔らかさです。

ところがその柔軟性は、操縦安定性という視点から見れば、背反要因となります。

この操縦安定性と乗り心地という相反する課題を高い次元で両立させるために、

4輪ダブルウィッシュボーンという基本デザインに数十ケースにもわたるジオメトリー(配置)計算を行い、

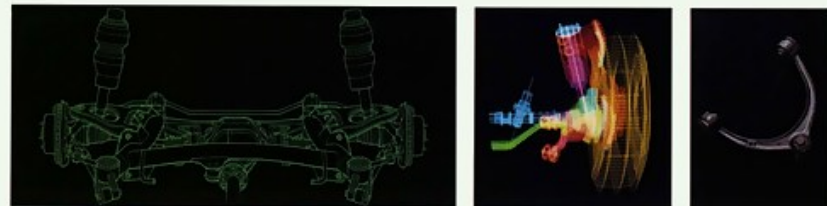
最適なジオメトリーとホイールアライメント(車輪の取り付け角度)を実現。

乗り心地としっかり感を高い次元で調和させました。

つぎは、運転に直接関わる操舵感です。それはどんな状況でも安心感を与えるものが理想です。

例えば、少し切った時にも確かな手応えを伝えるパワーステアリング特性。

また、高速旋回時に、適度な力で保持できて、力の微妙な変動には敏感すぎない操舵感など、滑らかに自然なフィールが安全走行をサポートします。



一段と精緻なコントロールを実現した、電子制御エアサスペンション。

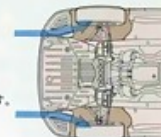
空気にスプリング機能を持たせて得る究極のしなやかさ。それは、スカイフック理論に基づくアクティブコントロールサスペンションで培われた技術*を応用した、ショックアブソーバーのきめ細かい減衰力制御から生み出されます。穏やかにムダな動きがなく、どこまでもフラットな車両姿勢をもたらす、セルシオのもうひとつの完成された足まわりです。[C仕様に標準装備]

*スカイフック理論とは、文字通りクルマが宙吊りされた状態で走行すると仮定した上で、ショックアブソーバーに必要な減衰力を出す理論。この理論を元に、フラットな車両姿勢を取るためのショックアブソーバー減衰力制御に、路面の凹凸ひとつひとつに対して、車高、車速、上下加速度(G)などのセンサーから得られる情報に応じてリアルタイムで最適なアクティブコントロールサスペンションで培われた技術を応用しました。



ブレーキはいかなる場合にも安心して踏めること。

ブレーキの効く感じが運転者の意志とうまく一致するほど、安心感は深まります。フロントブレーキにアルミ製の対向4ポットキャリパーと16インチ大径ローターを採用、踏むほどにブレーキが効いてくる感じとブレーキペダルの剛性感を実現しました。また、制動力配分の最適化、サスペンションからはアンチリフト率、アンチダイブ率を高めて、制動時の高い車両安定性を確保しています。



空力面からの配慮として、アンダーボデーには、ブレーキへ風を導いて冷却性を向上させるガイドを設けています。



滑りやすい道での運転をサポートするためのエレクトロニクス。

4輪ABS (Antilock Brake System) は、各輪のスピードセンサーから車輪状態を読み取り、瞬時にコンピュータ処理、ブレーキ油圧を制御。滑りやすい道での制動時や急制動時にタイヤロックを防ぎ、車両安定性と操舵性を確保します。また、TRC (Traction Control) は、滑りやすい道での発進・加速時に適切な駆動力を確保します。〔4輪ABSは全車に標準装備、TRCはC仕様、B仕様に標準装備〕

平常時のために磨き込んだ緊急回避運動性能。

ステアリング・シャシーの総合的な性能の高さが問われるのは、緊急回避運動性能です。障害物をハンドル操作のみで回避する、あるいはブレーキ操作も加えて回避するなどのテストを繰り返して、安定した車両姿勢での障害物回避性能を高いレベルで実現しています。



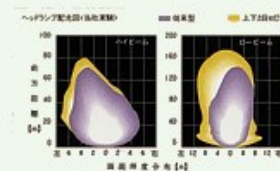
人はシートを介して基本性能を実感します。

足まわりのよさは、ホールド感と座り心地に優れたシートを得て初めて意味を持ちます。フロントシートバックは、腰と肩を複合的に支える曲面で構成。そして、そのクッションには、柔らかいウレタンパッドの下に最適な座圧分布をもたらすハード・パネルを設定してその前後をスプリングで懸架する、独自の新構造を採用しています。エンジニアが自ら1200kmを一日で走り切り、座り心地や疲労度を納得できるまで検証したシートです。

例えば、クルマはどこまで運転者の目になれるか。

良好な視界と取り回しの確保は、予防安全の基本であり、エンジニアのテーマでした。

運転者が周囲の状況を早く、正確に把握することから安全運転は始まります。セルシオは、視界に関して、パッケージング、フォルム造形の段階から十分な検討を重ね、車両の前後端が把握しやすく、かつワイドな視界が得られるような設計を進めました。もちろん、この場合も、他の基本性能とのバランスを考えるのは当然です。視界確保と空力の両立を考えた格納式フルコンシールドワイパーはその一例です。また、取り回しのよさも予防安全上の大切な要素です。セルシオは、ホイールベースを長くしながらステアリングの切れ角などを見直して、最小回転半径は0.2m向上し^{*}、5.3mという数字を実現しています。^{*}従来型車比。



視線の先に信頼を感じていただけるまで磨き続けた装備があります。

視認性の意味は、装備によっても、状況によっても変わってきます。例えば、夜間走行時のインナーミラーには、「眩しくなく」「暗すぎない」反射率が必要です。「眩しい」という曖昧な感覚をとらえて、最適な反射率を求める。新開発の自動防眩ECミラーには、人間の目に対する精緻な分析が生かされています。

さらに、ハイビームでは前方へ、ロービームでは横へ配光エリアを伸ばした上下2段4灯式ヘッドランプ、高速走行時もぶれを極力抑えて高い視認性をもつアウトミラー。また、雨天時の良好な視界確保のための、超音波雨滴除去ミラーやフロントドア撥水ガラスの採用〔C仕様、B仕様に標準装備〕など、機能性をより充実させました。



フルエアーワイピングシステム。
HiモードとLoモードで長尺角を変更して、効果的に広範囲の雨滴を除去します。Loモードでは走行時と停車時で連続と間欠を自動的に切り替えます。さらに間欠モードにおいては、走行時と停車時で間欠間隔を自動的に切り替えます。〔全車に標準装備〕



フォグランプを外側に配置した上下2段4灯式ヘッドランプ。
配光エリアを広げ、視認性を一段と向上。また、コーナリングランプも装備しました。〔全車に標準装備〕



自動防眩ECミラー。2つのセンサーで周囲の光と後方からの光の差を検知、その差に応じた後面の反射率を自動制御し、運転者の眩惑を防止します。〔C仕様、B仕様に標準装備〕



スライド機構付サンバイザー。側面からの日照に対して遮光できるようにスライド機構を採用。〔全車に標準装備〕

万一の時に、クルマがなすべきこと。



厳しい目で検証した衝突安全(パッシブセーフティ)。
セルシオは自らに厳しい基準を設定、
より高い衝突安全性をめざしました。
法規に対応するフルラップ全面衝突に加え、
オフセット前面衝突*などの衝突試験も実施。
側面衝突についても米国の新側突基準レベルの
乗員保護性能を確保しています。

*フロントの一部が衝突すること、100%の正面衝突より発生頻度は高い。

衝突時に客室を守るCIAS (Crash Impact Absorbing Structure)。

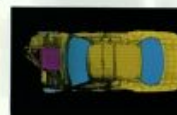
万一の衝突時、乗員を保護するためには客室へのダメージを
最小限に抑えなければなりません。この目的のために、
ボデーにはCIAS (衝撃吸収構造)を採用しています。

これは、ボデーの前後部をクラッシュアブルに(壊れやすく)することで、
衝突時の衝撃荷重をできるかぎり吸収すると同時に、衝撃荷重を
ボデー骨格全体に効果的に分散させる働きをする
合理的な衝撃吸収構造で

衝突による客室(高剛性キャビン)の変形を最小限に抑えます。



ドアの厚さは、乗員保護性能の大きな要素です。
一方、ボデーは拡大せずに室内幅をできるだけ
とりたいため、この相反事項を両立させるために、
ドア枠の形状の造形を工夫し、また
エネルギー吸収材の適正配置によって
乗員への衝撃低減に配慮しました。さらに、
ドア強度を高めるサイドドアビームを採用し、
ドア変形量をできるかぎり抑えます。



衝突事故に関する運輸省調査データ、警察庁の
事故統計、米国道路安全局(NHTSA)、
欧州各国政府などの事故統計レポートを分析。
設計段階ではFEM(有限要素法)による
コンピュータシミュレーションを
繰り返して、最適なボデー構造を求めました。



運転席と助手席SRSエアバックを全車に標準装備しました。

SRSエアバックはシートベルトを補助する装置ですので、必ずシートベルトをご着用ください。

万一の事故の際、前方からの強い衝撃に対して作動し、

シートベルトの動きと合わせて、運転者および助手席乗員の頭や顔を保護します。

なお、SRSエアバックは衝突時の衝撃が弱い場合は作動しないことがあります。

(SRS[乗員保護補助装置]Supplemental Restraint System)

*チャイルドシートを助手席に装着する時は、後向きにしないなど、ご注意ください。必ず取扱書をご覧ください。



ブラローダー機構作動図

※ブラローダー機構は左右独立に作動します。

また、衝突時の衝撃が弱い場合は作動しないことがあります。

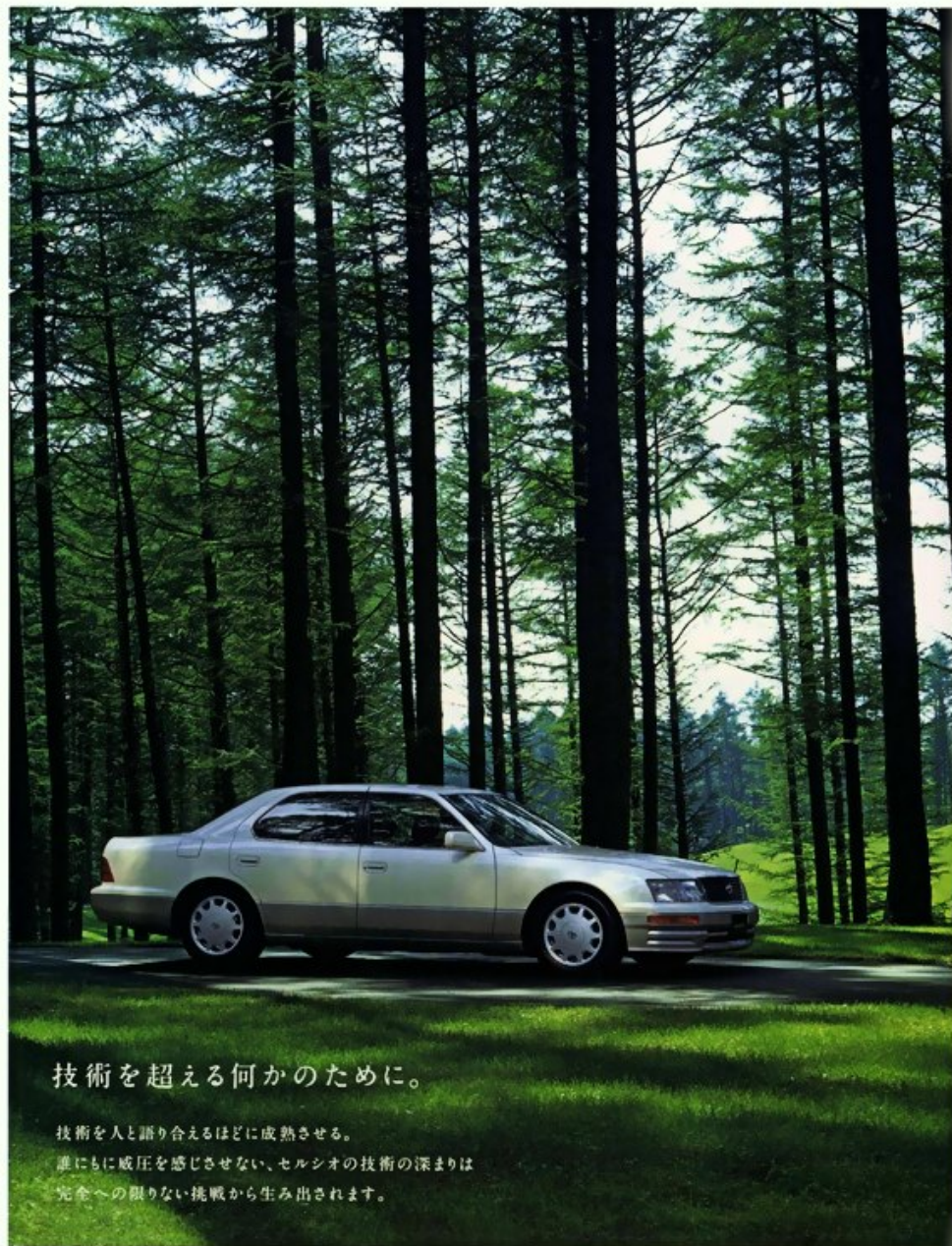
乗員全員について3点式シートベルトを用意しました。

セルシオは、リヤ中央席にもELR付3点式シートベルトを用意しました。

さまざまな体形の乗員を想定してフィッティングテストを繰り返し、最適な装着感を実現しています。

また、その他の席には、快適な装着感の電気式テンションリデューサー付を採用しています。

さらにフロント席シートベルトには、前方からの強い衝撃を感知してシートベルトを瞬時に巻き取り、
拘束効果を高めるプリローダー機構付としています。



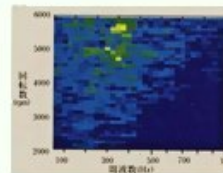
技術を超える何かのために。

技術を人と語り合えるほどに成熟させる。

誰にも威圧を感じさせない、セルシオの技術の深まりは

完全への限りない挑戦から生み出されます。

ノイズをデザインする。それが静粛性のテーマです。



静けさの設計は、音の設計です。

すでにセルシオは、静粛性について満足できるレベルに到達していました。

そこでめざしたのは、「静けさ」自体をより心地よいものにすること。

それは、セルシオにふさわしい音響環境イメージの創造から始まりました。

そのプロセスのひとつに、ノイズのカラー可視化があります。

走行状態ごとにノイズを周波数別に色分けて、その状態を分析するのです。

そんなデータを積み重ねて、セルシオ独特の静粛性を追求。ノイズをできるだけ快適な音に

近づけることで数値上の静粛性以上の、「心安らぐ静けさ」を創造しました。



振動・騒音の発生源に遡って、徹底的に静粛性を求める姿勢はずっと一貫しています。

環境に優しくあるために、軽量化を一段と進めること。人に優しくあるために、さらに高いレベルの静粛性を

実現すること。この相反する課題に対する、最も根源的な解決を求めてさらに磨き続けました。

エンジンからディファレンシャルまで直線配置することによって振動と騒音を抑え込んだ

セルシオならではの基本デザイン。クレイモデルにマイクを埋め込み、発生する風切り音を何度も検証して得た

理想的なフラッシュサーフェスボデー。また、ボデーシェルの振動解析をコンピュータで繰り返し実現した

こもり感のない、バランスのとれたボデー構造。さらに、サスペンションにきめ細かく施された



NVH (Noise Vibration Harshness)*対策。こうした発生源対策と、制振構造、防振材、吸音材などの適切な採用から、セルシオの静粛性がもたらされます。

●静粛性を阻む三要素、ノイズは、風切り音、エンジン音など。

バイブレーションは、エンジン駆動系振動、ボデー共振など、ハーシュネスは、粗い乗り心地などを意味。

アルミホイールの剛性は静粛性に關与します。セルシオのアルミホイールは、ブレーキ冷却効果と軽量化のために、風穴面積を大きく取っています。そこで、ボデー振動モードのコンピュータシミュレーションの一環として、タイヤとアルミホイール装着時についても検証を進め、剛性を損ない、アルミホイール形状を求めました。

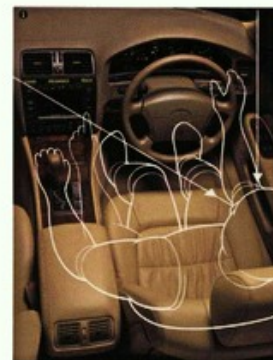


人間工学は、人間考学でもある。

感性まで計算に入れてはじめて人間工学の名に値すると思います。

人間の生理に適った機能とは。心にまで働きかける使用性とは。セルシオは、装備のひとつひとつにこのように問いかけていきました。

例えば、シフト操作をレバーの動きのみで行えるようにしたゲート式シフトレバー。しっとりとなじむシフトノブとあいまって、ドライバーの感性に訴える新たなシフトフィールを実現しました。そのほか、最適なリーチとスイッチ配置のコントロールパネル●、ブラックアウト化と良好な視認性を両立したオプティロンメーター●、施錠・解錠、トランクオープンなど多彩な機能のマルチファンクションリモートコントロール●など、人間工学的に追求した機能性がゆとりや信頼感などの心理的な効用をもたらします。



人の五感にセルシオというイメージを焼きつけるまで、フィールにこだわりました。

素材を厳選した、柔らかく滑りにくい本革シート(C仕様、B仕様にオプション)。

また、しっとりとした暖かい感触で統一した、ステアリングホイールとシフトノブ、ドアグリップとセンターアームレスト。さらに、「セルシオのスイッチ」という独自の味わいが感じられるまでひとつひとつ調整されたスイッチ類。そのほか、その開く重厚感までを統一したカップホルダー●やカードホルダー付コインボックス●などのプッシュオープン装備。

手に触れる装備すべて、細部にまでわたって徹底した品質管理が、セルシオ・フィールに結実しました。



マルチファンクション
リモートコントロールの機能。
●ドア施錠・解錠
●ルームランプ点灯(解錠時)
●トランクオープナー
●半ドアウォーニング
●作動確認ブザー
(全車に標準装備)





情報の量、質、そしてスピード。セルシオにふさわしいインテリジェンスを備えました。

不案内な場所に出かけるのは、気が重いものです。また、知らない場所ほど地図を読む手間もかかります。

セルシオが用意した情報装備の基本は、GPS(Global Positioning System)と自立航法*です。

これは人工衛星からの信号によって自分の位置を計算、そしてその結果と各種センサーからの情報を結んで

地図上の位置をクルマ自身に認識させるシステム。

これを元に多彩で精度の高い情報をすばやく提供します。

*自車の方向、車速、操舵角、地磁気センサーによって自車位置を地図上で認識、修正してマップマッチング機能。



エレクトロマルチビジョンは、セルシオのインテリジェント装備の核となるものです。

視認性に優れた大型アクティブマトリックス・フルカラー液晶ディスプレイに、

後で詳述するGPSボイスナビゲーションの情報をはじめ、

TV画面、オーディオや空調の作動状況を表示します。

また、オーディオ、空調などの操作は、画面上を指で触れるだけの

タッチスイッチで行えます。さらに、

CD-ROM DISC (CDCRAFT規格/販売店装着オプション) による一般情報も表示可能です。

エレクトロマルチビジョン画面①TV画面(写真はハメコ合流)②ラジオ操作表示③エアコン操作表示



GPSボイスナビゲーションは、目的地まで音声とディスプレイ上のルート表示によって道案内する先進のシステムです。地図のスクロール、縮尺切り替え、ルート計算などの時間をスピードアップしていっそう実用性を高めたほか、地図を呼び出すための電話番号データにNTTタウンページ情報を追加し約280万件の個人商店などの所在地地図を呼び出せるようにしました。

GPSボイスナビゲーション表示画面 ④メニュー表示 ⑤案内道路一覧 ⑥現在地表示 ⑦目的地表示 ⑧交差点拡大図 ⑨電話入力画面 (メニューボイスナビゲーション付) ⑩仕様、⑪仕様セルシオ・スーパーライブサウンドシステム(システムD)にセットでオプション) ※タウンページ情報が追加された地図は、政令指定都市の札幌、仙台、千葉、東京23区、横浜、川崎、名古屋、大阪、京都、神戸、広島、北九州、福岡の13都市です。



セルシオだからこだわったスピーカーグリル。

スピーカー本来の音が重みなく、聞こえるようにドアスピーカーグリル開口部の形状を工夫し、乗員の耳の位置から見てその開口率が最大となるようにしました。

セルシオの静粛性にふさわしいサウンド再現に寄与します。



※写真は機能説明のためのもので、実際の見え方は異なります。



セット一体AM/FMマルチ電子チューナーラジオ & CDオートチェンジャー [C仕様、B仕様:標準装備]



セット一体AM/FMマルチ電子チューナーラジオ (A仕様:標準装備)



セルシオ・スーパーライブサウンドシステムは、徹底した音響解析によって最適に配置した7スピーカーで構成。フロント、リヤそれぞれのドアスピーカーは豊かな低域を再現するために3ℓボックスを採用、スピーカー口径も14cmとしました。そのほか、

口径2.5cm ツィーター、20cmのウーハーで、

195ワットの大出力システムを構成、豊かで迫力あるサウンドを再現します。

このようなハイレベルの音響をさらに磨き込むために、

スピーカー以外のシステムレイアウトについても最適化を進めました。

例えば、アンプを別置きにすることで設計自由度を高めると同時に

出力の向上を図り、重み感の低減を図ったり、

CDオートチェンジャーをインパネに配置することで、

アンプとの伝送ロス低減化して音質を向上させるなど

きめ細かな配慮が、セルシオにふさわしい繊細な再現音をもたらします。

なお、バックウィンドウガラスに組み込まれた

ラジオ・TV用ダイバーシティアンテナに加えて、

自動車電話/携帯電話用プリントアンテナを装備しました。



スーパーライブサウンドシステムスピーカー配置図

●2.5cm ツィーター
●14cm ドアスピーカー
●20cm ウーハー



温度コントロールも左右独立にするという、セルシオらしい発想。



セルシオは、運転者と同乗者それぞれが好みの温度に設定できる、マルチゾーンオートエアコンを用意しました。

それは、風の流れる通路を左右に分離し、左右それぞれの温度設定によって、風の温度と吹き出し口を制御するシステムです。さらに、インストルメントパネル上面に配置したセンサーによるキャビン左右の日射量情報に応じて、きめ細かく吹き出し温度を制御するなど快適な室内環境を実現します。

温度コントロールスイッチは、コントロールパネル左右両側に設置。

また、使用頻度の高いスイッチから運転席側へ配置したり、

大型液晶ディスプレイを採用するなど、その使用性の高さからも、

心地よさを感じていただけるように気を配りました。

もちろん、エアコン用冷媒には環境保護効果の高いフロンHFC134aを使用しています。

セルシオのエアコンは、容積にして28%小型化、軽量化を実現したことで、インストルメントパネル周辺のパッケージング、ならびに、省エネルギー・省資源に大いに寄与しています。

そのダウンサイジングの核心となったのは、ブローオフセット一体型レイアウトとフィルムドア技術、

そして薄型熱交換器。それらの採用によって、インパネ内部のスペース効率を向上させて、

様々な電子制御ユニット(ECU)類の集中配置やCDオートチェンジャーの

インパネ配置、グローブボックスの大型化などを達成しました。*図表型車との比較。



UVカットガラスをバックウィンドウガラスに採用しました。紫外線を低減して、チャイルドシート素材などの日焼け防止を図りました。(C仕様、B様に標準装備)

花粉などに対して防菌効果の高いグリーンシアフィルターは、グローブボックスの奥から工具を使わずに交換できます。いつも快適な室内環境を維持していただくために、メンテナンス性にも配慮しました。

リヤシートでもてなしたい方がいらっしゃいます。セルシオは、後席重視のFパッケージを用意しています。

後席をゲストルームのように考えたとき、ひとたびもてなす側に立ったとき、

気づくかぎりの装備をまとめたものが、Fパッケージです。

専用のリヤシートには、電動スライドクッション、ネックレスト機能付電動ヘッドレスト、

さらにバイブレーター、シートヒーターまで様々な気配り機能を付加。また、後席、運転席から

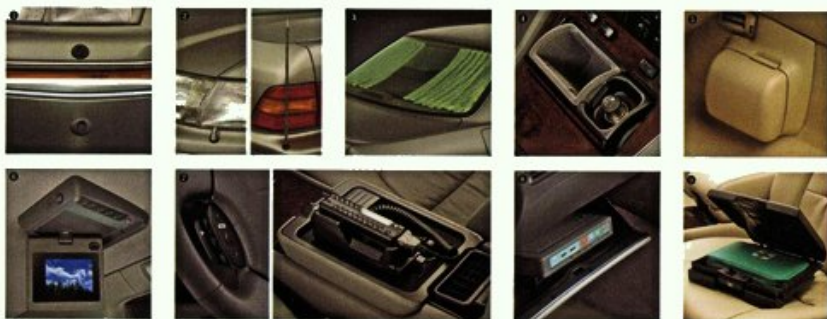
助手席の操作が行える助手席制御システム、オーディオ、空調のコントローラーなどを収納した

リヤ大型センターアームレストも用意しています。空調も専用のリヤエアコンを設定しています。

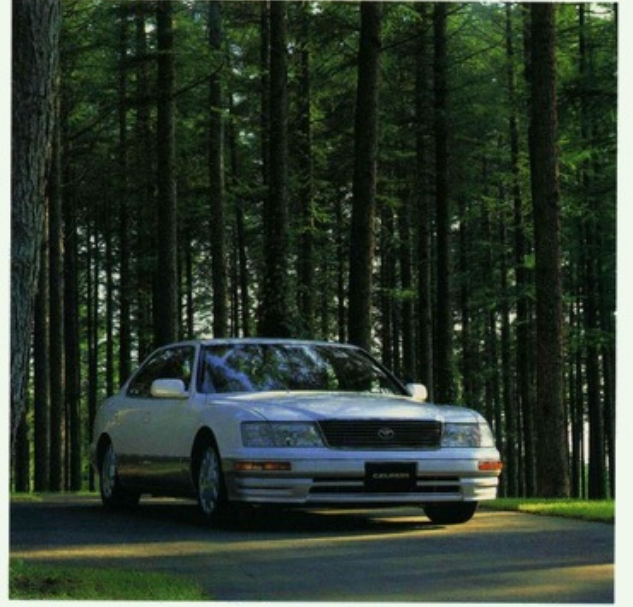
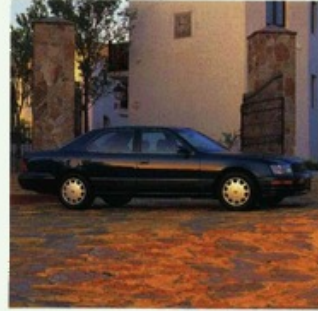
①Fパッケージ装着車の後席(リヤドアカーテン(手動式)はオプション)②リヤ大型センターアームレスト③ネックレスト機能付電動ヘッドレスト④オーディオ・空調コントローラー⑤自動車電話(後席用)(販売店装着オプション)※Fパッケージ装着車の詳しい装備内容については、各車の装備一覧表をご覧ください。



販売店装着オプション



①フューチャーセンサー(上:フロント左/ドリアナ)②ワンダーラング電動リモコン伸縮式(左:フロント収納時/右:リヤ使用時)③リヤカーテン電動式④パースメーカーズボックス⑤ターゲティングシステム(X全後席専用商品)⑥カーナビ(両面はハメコ(合成)⑦後席電話システム(左:ハンドフリー用マイク&スイッチ/右:1100番電話)⑧自動車電話⑨⑩フューズボックス⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿)





C仕様

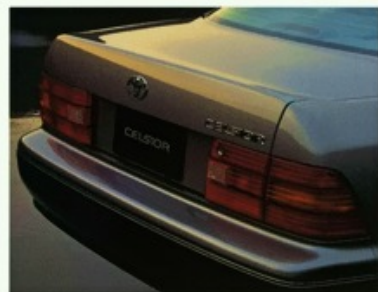
Photo(1) C仕様、ボディーカラーはホワイトパールマイカ・ルミナ(C051)。

Photo(右) C仕様の計器盤と室内。内装色はアイボリー。

※寒冷地仕様車、スノープレジジョン装着車はアタセルベダルの野放しが折り下げ式になります。

■写真は機能説明のためにボディーの一部を切断了したカットモデルです。





B仕様

Photo(上):B仕様。ボデーカラーはグレイッシュグリーンマイカメタリック・エニグ(G6N0)。マイコン制御サルト&スライド電動ハッチルーフはオプション。

Photo(右):B仕様の計器盤と室内。内装色はエーヴォルト。

※寒冷地仕様車、スノーバージョン装着車はアクセルペダルの形状が吊り下げ式になります。

■写真は機能説明のためにボデーの一部を切断したカットモデルです。





A仕様

Photo(上):A仕様。ボデーカラーはダークブルーマイカトーニングG(RL1)。

Photo(右):A仕様の計器盤と室内。内装色はブルーグレー。

※寒冷地仕様車、スノーパッケージ装着車はアクセルペダルの形状が異なります。

■写真は機能説明のためにボデーの一部を切断了たカットモデルです。



セルシオ・カラーフォーメーション



ホワイトパールマイカトーンニングG(051)



シルバーメタリックトーンニングG(199)



ブラックトーンニングG(202)



グレイッシュブラウンメタリックトーンニングG(4N1)



グレイッシュグリーンマイカメタリックトーンニングG(6N0)



ダークグリーンマイカP.L.O.トーンニングG(6N9)



ダークブルーマイカトーンニングG(8L1)



ダークローズマイカトーンニングG(929)

カラーデザイン

プレート・アイアン・オキサイド(両酸化鉄P.L.O.)の
フレック原料をベースに使用して、
ハイライトと輝きを増した
新開発色ダークグリーンマイカP.L.O.をはじめ、
8色の外板色にそれぞれ
サイドプロテクター・ガーニッシュ色を組み合わせ、
トーン・オン・トーンの
2トーンボデーカラーを用意しました。
また、エクスタリアは、
ドアミラーからロックカバーパネルにいたるまで
完全にボデーカラーとコーディネートさせて、
パーツをフォルムにしっかりと一体化させています。
さらにウィンドウガラスについては、
キャビンまわりの存在感をぐっと際立たせる
ダークガラスを全車に標準装備しています。



本革仕様
室内色:アイボリー



本革仕様
室内色:ブルグレー



本革仕様
室内色:エージュ



ウールモケット仕様
室内色:アイボリー



ウールモケット仕様
室内色:ブルグレー



ウールモケット仕様
室内色:エージュ



モケット仕様
室内色:ブルグレー



モケット仕様
室内色:エージュ

内外配色一覧表

内外板色		C仕様(Fパッケージ装着車を含む)										B仕様				A仕様
		表 皮		本革(オプション)		ウールモケット		本革(オプション)		ウールモケット		モケット		モケット		
		カラーネーム	サイドプロテクター・ガーニッシュ色	アイボリー	ブルグレー	エージュ	アイボリー	ブルグレー	エージュ	アイボリー	ブルグレー	エージュ	アイボリー	ブルグレー	エージュ	
カラーネーム		サイドプロテクター・ガーニッシュ色	アイボリー	ブルグレー	エージュ	アイボリー	ブルグレー	エージュ	アイボリー	ブルグレー	エージュ	アイボリー	ブルグレー	エージュ	アイボリー	ブルグレー
ホワイトパールマイカトーンニングG	シルバーメタリック	051	●	○	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
シルバーメタリックトーンニングG	グレイメタリック	199	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ブラックトーンニングG	ダークグレーメタリック	202	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
グレイッシュブラウンメタリックトーンニングG	ダークトープメタリック	4N1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
グレイッシュグリーンマイカメタリックトーンニングG	ミディウムグレーメタリック	6N0	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ダークグリーンマイカP.L.O.トーンニングG(オプション)	ダークグレーメタリック	6N9	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ダークブルーマイカトーンニングG	ダークブルー(ミディウムグレーメタリック)	8L1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ダークローズマイカトーンニングG	ダークトープメタリック	929	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ウィンドウガラス		高熱線吸収グリーン										熱線吸収グリーン				

※本車選択時のおすすめ内装色です。

トヨタセルシオ主要諸元

諸元		グレード	Dパッケージ装着車				C仕様				B仕様				A仕様			
			E-UCF21-AEPQK ※1				E-UCF21-AEPQK				E-UCF20-AEPQK				E-UCF20-AEPNK			
■車両型式・重量・性能	車両型式		E-UCF21-AEPQK ※1				E-UCF21-AEPQK				E-UCF20-AEPQK				E-UCF20-AEPNK			
	車両重量	kg ※2	1,710 ※3				1,680 ※3				1,660 ※3				1,640 ※4			
	車両総重量	kg ※2	1,985 ※3				1,955 ※3				1,935 ※3				1,915 ※4			
	最小回転半径	m					5.3											
	燃料消費率 km/l		60km/h定速走行(運輸省値)				14.2											
■エンジン			10・15モード走行(運輸省値)				8.0											
	型式						1UZ-FE											
	種類						V型8気筒DOHC											
	使用燃料						無鉛プレミアムガソリン											
	総排気量	ℓ					3,968											
	内径×行程	mm					87.5×82.5											
	圧縮比						10.4											
	最高出力(ネット)	PS/r.p.m.					265/5,400											
	最大トルク	kg-m/r.p.m.					37.0/4,600											
	燃料供給装置						EFI(電子制御式燃料噴射装置)											
	燃料タンク容量	ℓ					85											
■寸法・定員	全長	mm					4,995											
	全幅	mm					1,830											
	全高	mm					1,415				1,435							
	ホイールベース	mm					2,850											
	トレッド	mm	前				1,575				1,570							
		mm	後				1,575				1,570							
	最低地上高	mm					135				150							
	室内	mm	長				2,995											
		mm	幅				1,540											
		mm	高				1,180 ※5											
■ステアリング・サスペンション・ブレーキ・駆動方式	乗車定員	名					5											
	ステアリング						パワーアシスト付ラック&ビニオン											
	サスペンション	前	ダブルウィッシュボーン式エアばね				ダブルウィッシュボーン式コイルばね											
		後	ダブルウィッシュボーン式エアばね				ダブルウィッシュボーン式コイルばね											
	ブレーキ	前					ベンチレーテッドディスク											
		後					ベンチレーテッドディスク											
	駆動方式						後輪駆動											
	固定速比・減速比 (電子制御式4速100Hz (1速〜10速))						2.531											
■変速機・減速比	第1速						1.531											
	第2速						1.000											
	第3速						0.705											
	第4速						1.880											
	減速比						3.916											

※1. Dパッケージ装着車の車両型式は末尾に「D」がつきます。※2. マイコン制御バルブ&スライド電動ハーンルーフ装着時には+10kg増加します。

※3. エレクトロマチックナビゲーション(GPS)ナビゲーション付)装着時には+10kg増加します。※4. TRC装着時には+10kg増加します。

※5. マイコン制御バルブ&スライド電動ハーンルーフ装着時には+1,150ℓとなります。

●エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したもので、「ネット」はエンジンを車両に搭載した状態で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は「グロス」よりもガソリン自動車で約15%程度低い値(自工全調べ)となっています。●「CELSIOR」「EFI」「ECT」「TRC」は当社の登録商標です。●無鉛プレミアムガソリン仕様車には無鉛プレミアムガソリンをご使用ください。無鉛プレミアムガソリンが入手できない場合、無鉛レギュラーガソリンも使用できますが、エンジン出力低下等の現象が発生します。●モード走行時には燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切り替わります。「10・15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車両で測定した場合、「10モード」より平均的に10%程度低い値(自工全調べ)となります。●燃料消費率は定められた試験条件での値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車速、運転、整備等の状況)が異なると、それに伴って燃料消費率が異なります。

●道路運送車両法による同型自動車検査証記載値。

CELSIOR

本仕様ならびに諸價は予告なく変更することがあります。
(このカタログの内容は'94年10月現在のもの)ボデーカラー
および内装色は撮影、印刷インキの関係で実際の色とは
異なって見えることがあります。このカタログに関するお問い合わせは、
お近くのセルシオ販売店
または下記のお客相談センターへトヨタ自動車株式会社 お客様相談センター
全国共通・フリーダイヤル0120-462000
所在地 〒461 名古屋市東区東一丁目23の22

製造事業者:トヨタ自動車株式会社

スピードはひかえめに。シートベルトは忘れずに。

人へ。社会へ。地球へ。TOYOTA

森林資源保護のために再生紙を使用いたしました。

